

Touyrunder 15/2 1908

59628

Kras Zbornik



030043214

Resnicoljubje kranjskih klerikalcev in belokranjska železnica.

I.

Ker je „Slovenec“, to je organ naših klerikalcev, v zadnjih dnevih nagromadil v svojih predalih nebroj laži in to z jasnim namenom, da zbega Dolenjce, osramoti naprednjake in slavi klerikalce kot zmagovalce in edine rešitelje od države do sedaj povsem pozabljene Dolenjske oziroma Belokrajine, moramo pač resnici na čast nekaj dejanskih okolišnosti iz borbe za belokranjsko železnico in perpetuam memoriam tukaj pribiti oziroma obelodaniti, da morejo naši dolenjski rojaki in ves slovenski svet izvedeti, kako so naši klerikalci delali v prilog (?) belokranjski železnici in kake zasluge so si stekli za to železnico.

Treba je, da sežemo za par let nazaj in to v ono dobo, ko je dolenjsko meščanstvo bivšemu svojemu državnemu poslancu, preblagorodnemu

[1908] 1

dvornemu svetniku Franu Šukljetu, radi njegove dokazane politične vihravosti obrnilo hrbet in ga, akoravno je županom privatno pisal, da bi mandat sprejel, če bi ga spontanno volili, vrglo med staro politično šaro.

Mesto Šukljeta je bil izvoljen državnim poslancem Plantan in le-ta je želel takoj iz početka državnozborskega zasedanja nadaljevati delo radi priboritve dolenjske oziroma belokranjske železnice in radi preložitve državne ceste od Gorjancev do Metlike.

Ker je bil prejšnji poslanec Šuklje v obeh zadevah najbolj informiran in ker je vrhu tega še ožji rojak Belokranjcev, mislil je novoizvoljeni poslanec Plantan, ker so mu tudi Belokranjci tako bili izrecno naročili, da je najbolje, če se on do svojega prednika Šukljeta v teh zadevah radi informacij obrne in da potem na podlagi teh informacij stori nadaljne korake v svrhu ugodne rešitve navedenih za Belokrajino velevažnih vprašanj.

Obrnil se je torej poslanec Plantan do starega svojega prijatelja Šukljeta radi informacij in pojasnila, kaj je on do takrat v obeh zadevah storil, da bode on, Plantan, vedel, kje to delo nadaljevati in pristavil je v svojem dopisu, da se

v tej zadevi obrača na Šukljeta kot prejšnjega poslanca in sicer vsled izrecnega naročila Metličanov in Črnomeljcev.

Toda Belokranjci in ž njimi posl. Plantan so se hudo motili, ko so računali na rodoljubje Šukljeta, kajti on je dal tak odgovor, kakršnega bi ne bil nihče pričakoval.

Gospod Šuklje, rojen Belokranjčan in bivši poslanec Belokrajine, pokazal je svoje tolikokrat hvalisano rodoljubje in svojo posebno vročo ljubezen do svoje rodne zemlje na tako jasen način, da so se vsakomur oči odprle in da je izginil vsak dvom o zlatočistem patriotizmu (?) vpokojenega državnega poslanca Šukljeta.

On je odgovoril dne 23. marca 1901. posl. Plantanu skrajno odurno brez vsakega ozira na želje ožjih belokranjskih rojakov, brez vsakega ozira na važnost in resnost belokranjske železnice in preložitve državne ceste od vrha Gorjancev do Metlike, da noče dati nobenih informacij in pojasnil v tej zadevi. On piše doslovno:

„Vsak poslanec mora enake stvari natančno preštudirati; navzlic temu bi se ti drage volje dal na razpolago, ako bi bil na drugi način prišel do svojega mandata, kajti obče

znano je, da si ti postal poslanec le vsled nelepe intrige maloštevilne peščice volilcev pod vodstvom S. R. tembolj sem bil neprijetno prese-
nečen po tvojem postopanju v volilni dobi. (To je bržkone zahvala, ker je Plantan kot kandidat na vseh svojih volilnih shodih zasluge Šukljeta izrecno in nepogojno priznaval in ga v zvezde koval ter ni ene žale besedice proti njemu izrekel). Naravno je, da v takih razmerah nimam niti najmanjšega poželenja, sodelovati pri tvojih parlamentarnih poskusih.“

Iz tega pisma je razvidno do jasnega, da je Šukljetu več bilo za njegovo lastno osebo, nego za koristi in blagor Belokrajine, ki je njegova ožja domovina, kar je čestokrat naglašal po javnih shodih itd., z drugimi besedami, on je odklonil vsako sodelovanje samo radi tega, ker ni bil več poslancem izvoljen.

Vprašamo le, ali je tak človek res rodoljub, ki se iz zgolj osebnih in sebičnih razlogov odteguje delovanju v prospeh svoje ožje domovine, če ga ona prosi, da pripomore pri rešitvi vprašanja radi belokranjske železnice? Vsakdo mora to vprašanje odločno zanikati, kajti sveta dolžnost vsakega poštenega in zavednega rodoljuba je, da

vse svoje moči posveti delovanju v prosepah svojega naroda in svoje domovine, ne brigajoč se za svoje osebne koristi in častihlepne načrte.

To pa moramo že sedaj naglašati, da dokažemo, koliko je resnice na trditvah „Slovenca“, da je Šuklje vedno in energično v zvezi z doktorjem Šusteršičem zastopal koristi Belokranjcev in za belokranjsko železnico deloval! Dokazano je, da je nasprotno res, in da je svoje sodelovanje celo odklonil, akopram so ga Belokranjci za to izrecno naprosili.

Šuklje torej niti svojemu nasledniku poslancu Plantanu ni hotel povedati, kje naj ta z delom v prilog belokranjski železnici prične oziroma kje naj pričeto delo nadaljuje; tako je postopal prvi rodoljub belokranjski gospod dvorni svetnik Fr. Šuklje.

To pa ni poslanca Plantana ostrašilo, on je stopil najprvo v dotiko z železniškim ministrom Wittkom in ga pridobil za to, da se je vdal in odstopil od svoje zahteve, da more belokranjska železnica biti le ozkotirna, ter se sprijaznil z načrtom normalnotirne železnice. Zahteval je pa minister, da se mu novi načrti predlože ter obljubil, da jih bode dobrohotno uvaževal in rešiti dal.

Ker sta mesti Črnomelj in Metlika odločno protestovali zoper projekt Šuklje-Goriany, ki je zahteval le ozkotirno železnico od Novega mesta v Belokrajino in se ni brigal za želje obeh okrajev, je pisal Plantan dr. Gorianiju, da je pooblaščen mu izjaviti, da Belokranjci ta ozkotirni načrt odločno odklanjajo in da ne prispevajo za tako železnico niti vinarja.

To je Plantan povedal tudi železniškemu ministru, — dr. Goriani je uvidel sedaj, da ga je Šuklje do takrat za nos vodil, ker je podpiral projekt ozkotirne belokranjske železnice, akopram mu je dobro znano bilo, da se ves belokranjski okraj odločno protivi vsaki ozkotirni železnici. Goriani se je vdal na dopis Plantana takoj in umaknil je svoj in Šukljetov projekt za ozkotirno železnico, akoravno je bila že revizija proge dovoljena.

Iz tega sledi, da je bila intervencija dvornega svetnika Šukljeta pospešitvi belokranjske železnice le na kvar, ne pa v prilog; kajti s tem nesrečnim projektom za ozkotirno železnico se je stvar vsled svojeglavnosti Šukljeta, ki se ni za neštevilne prošnje in izjave Belokranjcev čisto nič brigal, in jim je ozkotirno železnico navzlic njihovim protestom vsiliti hotel, le za več let prav po nepotrebnem zavlekl.

Ko bi bil Šuklje dr. Gorianiju in ministru tako odločno stališče Belokranjcev napram ozkotirni železnici pojasnil, kakor je to posl. Plantan leta 1901. storil, gotovo bi se bila oba sprijaznila tudi z načrtom za normalnotirno železnico, kakor se je to kasneje zgodilo.

Proti Šukljetu je vladalo že leta 1900. po vsej Belokrajini veliko ogorčenje in ves svet je glasno govoril, da je Šuklje prodal Belokranjce Gorianiju, ker se je za koristi slednjega bolj brigal, kakor pa za koristi svojih volilcev v Belokrajini, ki so izrecno od njega kot poslanca zahtevali, da naj le podpira projekt normalnotirne železnice, nikakor pa ne Gorianijev projekt za ozkotirno železnico. Tega pa Šuklje ni hotel storiti in radi tega so se čule na volilnih shodih od strani njegovih volilcev jako pikre besede.

Takšno je bilo torej toli hvalisano in po „Slovenčevih“ predalih kot edina rešitev Belokranjcev opisano delovanje dv. svet. Šukljeta pred l. 1901.

Ker je minister Wittek zahteval nov normalnotirni projekt, kajti naravno je, da se normalnotirna železnica ne da po takih progah izpeljati, kakor ozkotirna, — misliti je moral poslanec Plantan, da se izvrši novo trasovanje za normalnotirno železnico.

Informiral se je na kompetentnem mestu v ministrstvu radi potrebnih korakov in stopil je v pisмено dotiko s svojimi volilci v Metliki in Črnomlju.

Kmalu se je pa pokazalo med Metliko in Črnomljem veliko nasprotstvo glede bodoče proge, kajti Črnomeljci so zahtevali z vso odločnostjo, da mora železnica iz vrha Semiča (Kumpmatia) naravnost na Črnomelj steči in od tam pa naprej v Metliko in dalje do hrvaške meje. Takrat je minister Wittek namreč zavzemal stališče, da se ne sme železnica do hrvaške meje graditi, ker je bil proti zvezi s hrvaško železnico, katero je smatral za nevarnost proti Trstu. On se je namreč bal, da bi zveza s Hrvaško promet od Trsta v Reko odvajala in tako Trst oškodovala. Na drugi strani so pa Metličanje zahtevali, da mora železnica biti izpeljana od Kumpmatlovega vrha po najkrajši progi naravnost v Metliko, ker nikakor ne dovoljuje progo v Črnomelj in od tam stoprav v Metliko, ker bi se s tem vožnja iz Novega mesta v Metliko izdatno podaljšala in tudi za osebni in zlasti trgovski promet brez vsakega vzroka in brez potrebe podražila. Nastalo je tekmovanje med obema mestoma tako živahno, da se je po pravici moralo bati, da pade belokranjska železnica vsled teh nasprotstev v vodo.

Poslanec Plantan je miril pismeno Črnomeljce in Metličane in jim prigovarjal, da se vendar za eno skupno progo zedinijo, ker sicer bodo celo vprašanje za nedogledne čase pokopali. Železniško ministrstvo se je namreč vedno na to sklicevalo, da če niso Belokranjci glede proge med seboj edini, tudi ministrstvo nič ne more storiti, kajti ono ne bode vsililo nobene železnice zoper voljo Belokranjcev. Vse to je poslanec Plantan svojim volilcem v Metliki in Črnomlju odkrito povedal in jim na sporazumljenje svetoval.

Ker se pismenim potom prepad med zahtevami Črnomeljcem in Metličanom ni dal premostiti, pozvali so Metličani oziroma njihov železniški komité poslanca Plantana, da pride s strokovnjakom za zgradbo železnic g. dr. Meyrederjem, t. j. takratnim državnim poslancem v Belokrajino, da se poskusi po intervenciji strokovnjaka doseči kako sporazumljenje glede bodoče proge.

Vsled tega poziva sta se podala posl. Plantan in inženier dr. Meyreder dne 29. aprila leta 1903 v Belokrajino. In to imenuje resnicoljub „Slovenec“ „agitacijsko potovanje Plantana po Belokrajini“, akoravno je bilo znano, da je posl. Plantan takoj po prvem letu poslanstva odločno izjavil, da bi že iz ozirov na svojo pisarno nikdar

več ne kandidiral, ker je ne nemogoče na dve strani uspešno delovati. Plantanu ni bilo treba prav nobenih glasov, kakor „Slovenec“ laže, ker ni nameraval več kandidirati. Naravno je pa, da se je odzval vabilu svojih volilcev v Metliki in da je šel do njih, da poskusi najti način, kako bi se železniško vprašanje v Belokrajini za obe mesti ugodno in pravično rešilo.

II.

Dne 29. aprila l. 1903. se je vršilo v Metliki posvetovanje in sicer je bil župan povabil občinski svet in železniški odsek in takrat je poročal posl. Plantan o korakih in razgovorih v ministrstvu in o tem, kar mu je bil povedal minister Wittek, s katerim je radi te železnice opetovano govoril, in pa o stališču, ki ga zavzema železniški minister.

Ker je bil minister nasproti Plantanu izjavil, da ne more iz ministrstva oziroma iz stavbnega oddelka za novo trasovanje belokranjske proge prepustiti nobenega inženirja, tudi ne proti plačilu in na drugi strani brez novega projekta za normalnotirno železnico ministrstvo v tej zadevi ničesar ni hotelo ukreniti, uvideli so vsi zborovalci, da se mora vse storiti, da se čimpreje izdelajo

novi načrti za normalnotirno železnico, kakor jih je minister Wittek zahteval.

V tem obziru bilo je pa rešiti težko in zamotano vprašanje, kako naj se nova proga od Novega mesta, ali od Straže v Belokrajino trasuje, da bo zahtevam Črnomeljcev in tudi Metličanov ustrezala.

Prisotni drž. poslanec inženier dr. Mayreder, ki je po štabni oziroma specijalni karti in prvotnem ozkotirnem načrtu, v kolikor to sploh mogoče, krajevne razmere že na Dunaju proučil, razložil je, da je mogoče belokranjsko železnično zvezo na tri načine izvršiti, ako se noče odnosno tunel pod Gorjanci izpeljati, kar bi sicer najkrajša pa morda tudi najdražja proga bila. Mayreder je predlagal kot prvo progo zvezo Novega mesta-Šmihel-Poganice-Stranska vas-Birčna vas-Uršno selo-Laze-Rožni dol-Preloge-Semiški vrh-Semič-Štrekljevec-Cerovec-Krupa-Metlika. Kot drugo variјanto je predlagal: Novo mesto-Uršno selo-Semiški vrh-Kot-Petrova vas-Tušev dol-Grič-Jelšovnik-Črnomelj-Vranovče-Klošter-Metlika.

Prva variјanta je direktna brez tunela mogoča zveza Novega mesta z Metliko in ustreza najbolj zahtevam Metličanov; druga proga je direktna zveza Novega mesta s Črnomljem in ugaja Črno-

meljcem, dočim se ji Metličanje protivijo, ker bi morali po ovinku čez Črnomelj iz Novega mesta se v Metliko voziti, kar pomenja zanje zgubo časa in podraženje vožnje.

Da bi se po možnosti ustreglo Metličanom in obenem tudi Črnomeljcem, nasvetoval je inženier Mayreder III. variјanto, to je prvo navedeno progo Novega mesta-Uršna sela-Semič vrh-Semič-Štrekljevec-Krupa in od tod naj bi se proga cepila na Metliko in na drugi strani v Črnomelj, tako da bi obe mesti imeli enako daleč od glavne proge, kar bi bilo najbolj pravično in kar bi po možnosti odgovarјalo zahtevam obeh mest.

Kot zadnjo in IV. variјanto predlagal je zvezo Straže preko Toplic-Semiški vrh-Tušev dol-Črnomelj odnosno dalje Metlika.

Naglašati moramo, da se je minister Wittek izrecno protivil vsakemu projektu, ki bi železnico nameraval izpelјati do hrvaške meje.

Belokrajina bi se za prvo morala zadovolјiti pač le s podaljšano železniško zvezo do Metlike in Črnomlja in radi tega so bile vse 4 variјante v tem smislu projektovane.

Na tem zboru izrekli so se Metličani v prvi vrsti za I. variјanto, to je Novo mesto-Uršna sela-Semič-Štrekljevec-Metlika to je za najkrajšo zvezo

z Novim mestom. Na prigovarjanje Plantana in inženerja Mayrederja in v interesu stvari so se pa potem izrekli končno tudi za III. varianto Novo mesto - Uršna sela - Semič - Štrekljevec - Krupa in od tod v Metliko in na drugi strani v Črnomelj.

Obenem so zbrani veljaki sklenili, da se naroči navzočemu inženjerju dr. Mayrederju, da napravi potrebne načrte teh tras, ki se imajo železniškemu ministrstvu v odobrenje predložiti v svrhu revizije.

O tem se je sestavil tudi zapisnik, ki ga hrani mestno županstvo v Metliki.

V predstojećih vrstah je pojasneno, da so Metličanje bili odločno za to, da se takoj prične s pripravljalnimi deli za trasovanje in da bi bili radi nase prevzeli primerno vsoto za ta dela.

Po tem sklepu je bilo upati, da se bodejo tudi Črnomeljci zedinili tako, kakor Metličanje na III. progo potom kompromisa, ker bi ta zahtevam obeh mest najbolj odgovarjala.

Drugi dan sta bila Plantan in inžener Mayreder v Črnomlju, kjer so se člani tamošnjega železniškega agitacijskega komiteja in odlični mestni svetovalci na razgovor zbrali. Na tem shodu razjasnil je poslanec Plantan položaj in

potem je inženier Mayreder opisal vse 3 oziroma 4 mogoče proge za zvezo z Novim mestom in pojasnil težave za progo od Novega mesta preko Semiča v Črnomelj, kajti ravno od vrha nad Semičem so krajevne razmere proti Črnomlju za zgradbo železnice zelo neugodne in bi tudi stroške te proge znatno pomnožile.

Debatiralo se je jako živahno in ker se niso Črnomeljci hoteli na nobeno predlaganih črt, izvzemši ono pod II. to je direktno zvezo Novega mesta s Črnomljem, z Metličani zediniti, ni mogel inženier Mayreder drugega obljubiti, kakor da hoče potem, ko si bode to progo še istega dne na licu mesta ogledal, še enkrat poskusiti, kako bi se dalo na kak drug način željam Črnomeljcev, ki so zlasti zahtevali, da se mora kolodvor v kar največji bližini mesta Črnomelj zgraditi, ustreči in tudi Metličane za tako rešitev pridobiti.

Plantan in inženier Mayreder sta odpotovala preko Kumpmatla-Toplice na Stražo in v Novo mesto ter si je inženier med potjo mimogrede lego sveta ogledal.

Ta ekskurzija navedenih dveh poslancev po Belokrajini je bila povod, da je častivredna gospoda okoli „Slovenca“ z vso strastjo padla po posl. Plantanu ter ga na vse mogoče podle na-

čine smešila in tajila, da je on sploh kak korak v ministrstvu radi te železnice storil itd. Naravno je, da Plantan ni na veliki zvon obešal svojih korakov, kar bi bil lahko storil, če bi smatral „Slovenca“ za kompetentno instanco, kateri se morajo vsi koraki in vsi razgovori v ministrstvu prijaviti. Živijo pa še skoro vsi dotični višji funkcionarji, s katerimi se je Plantan posvetoval, predno je šel na poziv Metličanov, seveda ob svojih lastnih stroških v Belokrajino radi dogovora skupne proge. Klerikalna gospoda, kateri se po njenih trditvah gre vedno za stvar samo in ne za sebične in strankarske namene, je kot pijana faki-naža v „Slovenca“ sramotila in psovala pod zaščito imunnega lažnjivega Kljukca dr. Žitnika posl. Plantana iz gole zavisti, da je on pričel akcijo v prilog belokranjske železnice.

Šuklje sam ni bil nič storil za to železnico. Dokler je bil pred l. 1901. državnozborski poslanec dolenjskih mest, podpiral je edino-le ozkotirni projekt po želji Gorijanyja in kasneje bomo pojasnili, zakaj je to storil. — S tem projektom je pa, kakor smo že zgoraj navedli, le stvar od 1895. do 1901. l. zavlekel. Od tega časa niso klerikalni poslanci za to železnico se prav nič brigali. Plantan se je že dne 10. junija 1901 v državnem

zboru bil energično za dolenjsko železnico oziroma za podaljšanje od Metlike in Črnomlja zavzel in on je bil tisti, ki je tudi ministra Wittka v toliko prepričal, da je ozkotirna belokranjska železnica nesprejemljiva in da se je minister izjavil, da hoče projekt normalnotirne železnice v blagohotni pretres vzeti in da je naročil, da se naj tak projekt izdela in predloži.

Končno je tudi minister Wittek na prošnjo posl. Plantanu rekel, da bi hotel za pokritje stroškov novega trasovanja eno tretjino prispevati, če drugi dve tretjini nase prevzameta dežela Kranjska in pa interesentje. Tudi ta pridobitev je bila znamenje naklonjenosti ministra Wittka in velike vrednosti za stvar.

Klerikalci postali so, ko so videli, da so se začeli Belokranjci v zvezi s svojim poslancem Plantanom brez njihovega (t. j. klerikalcev) dovoljenja resno pečati s to železniško zadevo, divji; kajti bali so se, da bi se morda to vprašanje rešilo brez ozira na prave, resnične in dobrosrčne ljudske prijatelje, t. j. klerikalce. Vest jim ni dala miru, kajti po Belokrajini se je glasno govorilo, da so klerikalci več let prespali in da so napredni poslanci belokranjsko železnico zopet na dan spravili. Ta glasna očitanja bili so hudi

udarci za „ljudske privilegovane prijatelje in rešitelje“ in sklenili so, seveda iz čiste ljubezni do Belokrajine, brez vseh postranskih ali celo umazanih namenov, po svoje, kakor že znajo, v to zadevo poseči in račun Belokranjcem in njihovim zaveznikom naprednjakom zmešati.

Iskali so, kje bi dobili pripravno orodje, ki bi se dalo rabiti proti naprednjakom v železniškem vprašanju in našli so kmalu dobrega pomagača v osebi velikega Belokranjca dvornega svetnika Šukljeta.

Ta je takrat delal ravno pokoro za svoje stare grehe izza liberalne svoje dobe in moral je od farovža do farovža klečeplaziti in prositi odpuščenja grehov.

Naložili so mu „za pokoro“, da spiše za „Slovenca“ več člankov, v katerih svari Belokranjce pred sovražnimi naprednjaki in jim svoje modre načrte za rešitev belokranjske železnice brezplačno ponuja ter po naprednjakih s kolom udriha.

Ker je srce starega aligatorja na Kamnu ob zeleni Krki po državnozborskem mandatu koprnelo, zapisal je stari politik svojo dušo vragu, ne vragu, temveč svojemu dobremu prijatelju iz

1. 1900., t. j. dr. Šusteršiču in pakt je bil kmalu storjen, kajti našla sta se v duhu dva vredna bratca par nobile fratrum.

Šuklje je mazal svojo učenost v predalih „Slovenca“, lazil je po Belokrajini in tam lovil kaline za svoje projekte in za nastop v parlamentu; pa ni našel nikjer poslušalcev, kajti živa duša mu ni več zaupala in vse se je čudilo, čemu se med Belokranjce vsiljuje, ko vendar ni njihov poslanec in ga nobeden ni poklical. Pri vseh prilikah je zabavljaj prav umazano nad Plantanom in naprednjaki, samo da bi jim za bodoče deželnozborske in kasneje državnozborske volitve tla izpodkopal.

To je bilo njegovo neutrudljivo in nesebično delovanje v prilog belokranjski železnici; on je to kar so naprednjaki napravili, zavratno s svojimi spletkami podiral in izpodkopaval. To je pošteno delo za blagor domovine in svojih bednih rojakov!

Tako je tudi na shodu dne 13. julija 1904 v Belokrajini nastopal in jasno naglašal, da ne smejo naprednjakov v deželni in državni zbor voliti ter obenem ponujal pomoč svojih novih zaveznikov-klerikalcev prav po judovsko vsiljivo.

To je bila kot zlato čista ljubezen do svojih belokranjskih rojakov in s ponosom sme „Slovenec“ danes pisariti: Šuklje in Šusteršič sta bila edina pogumna prvoboritelja za belokranjsko železnico, kajti onadva sta jej hotela na ta način pomagati, da sta skušala pobiti najprej vse napredne poslance in potem pa hotela vse, kar so drugi že pred njima zaradi belokranjske železnice storili, kot svojo zaslugo reklamovati, kajti klerikalci so slovenskemu narodu povsod in vselej, vse kar mu je dobrega usoda naklonila, (dosti pač ni bilo), sami priborili, pa če tudi niti mezinca niso ganili za kakó stvar.

Naprednjaki ne žrtvujejo nič, oni niso hoteli trasovati, tako je pisal pred par dnevi resnicoljub „Slovenec“. Res je, naprednjaki nimajo ljudske posojilnice in njenih milijonov na razpolago, da bi graščine z njenimi novci in brez dolžnih pisem, po pol milijona in še več kupovali, ali pa železnice trasirali. Za to so poklicani dežela, okraj in ministrstvo je $\frac{1}{3}$ ponujalo. Nehote se spomnimo pri tej priliki na neko dejstvo, ki jasno kot bengaličen ogenj osvetljuje požrtovalnost poslanca Šukljeja izza liberalne dobe, to je že iz časa pred letom 1901.

Med spisi konzorcija Šuklje - Goriany se nahaja v računih gosp. Gorianyja tudi postavka „31. Dezember 1894 für Professor Šuklje 500 fl.“ in kasneje še 8 gld. To dokažemo lahko po pričah in sedaj pa vprašamo, kaj pomenja ta beležka Gorianyjeva drugega, kakor da je Goriany izdal ali plačal znesek 500 gl., zakaj, tega ne moremo trditi, za prof. Šukljeja.

To dejstvo pa priča, da je iz Gorianyjevega žepa 500 gld. za račun Šukljetov bilo efektivno izplačanih petsto goldinarjev. Mi pribijemo to dejstvo brez vsakega komentarja in prepuščamo sodbo o tem kočljivem vprašanju vsem čitateljem teh vrstic.

Dvomimo, da bo kdo trditi se upal, da diši to dejstvo po nesebičnosti, po ljubezni do stvari in do milih belokranjskih rojakov!

III.

Ker „Slovenec“ v št. 245. z dne 23. oktobra laže, da so naprednjaki nasprotniki belokranjske železnice in da so ravno klerikalni poslanci šli na resno delo, da je ravno dr. Šusteršič od vlade zahteval to železnico ter izjavil, da je to pogoj,

da se sploh klerikalci razgovarjajo o nagodbi z Ogrsko, moramo te trditve ožigosati kot ostudno laž brez vsake dejanske podlage in ravno tako je laž, da je Šukljetovo trezno, naporno in vsestransko delo podpiralo akcijo Šustersičevo in da sta ona obe vladi prepričala, da ste srčno željo naših Belokranjcev med točke nagodbene predloge sprejeli. To je laž in domišljavost prve mere.

To je največji humbug, ki si ga more le kak političen harlekin dovoliti, ki greši na nerazsodnost našega dobrega ljudstva.

Gospod Šuklje je od nekdaj jako čudno vlogo igral v pripravah za pridobitev belokranjske železnice in dokazali bomo po par pismih njegovih, kako je leta 1894 in 1895 kot poslanec belokranjskih mest o tej železnici in njeni važnosti mislil in koliko skrbi je imel za občne koristi Belokrajine.

Evo par drastičnih dokazov o veliki skrbi Šukljeta za koristi njegove ožje domovine.

Wien, 24. Dezember 1893.

Verehrter Herr Doktor!

Gestern besuchte mich Baron Schwegel zu einer längeren Unterredung. Ich benützte

den Anlaß, um auf Ihr Etablissement das Gespräch zu leiten und ihm die Notwendigkeit auseinander zu setzen, das Unternehmen nachdrücklichst zu fördern.

Er war ganz einverstanden und wir beschlossen gemeinsam, den Baron K. dahin zu bearbeiten, daß vor allem die Frage der Cedernkistchen in Ihrem Sinne gelöst werde.

— — Fürst A. notifizierte mir die Ablehnung eines event. Eintrittes in das Comité. — — hiedurch haben wir den Willen der Černembler erfüllt und sind auch nach dieser Richtung hin gedeckt.

17. 12. 1893.

Šuklje m. p.

— — — Die Kistchenangelegenheit interessiert mich nach wie vor sehr, des Landes wegen, dem etwas Industrie nottut und um Ihrer Person willen, der Sie ja jederzeit soviel Rücksicht für mich und mein Haus bewiesen haben. — Ich muß ohnedies sehr bald zu K., schon des Berichtes wegen und bei dieser Gelegenheit will ich meine Minierarbeit vom neuen beginnen.

Wien, 7. Jänner 1894.

Ich gedenke im Landtage einen Initiativantrag einzubringen, wornach sich das Land

mit einem entsprechenden, d. h. möglichst hohen Betrage an den Kosten des Vorprojektes zu beteiligen hätte. Ich rechne auf ca. 60—70 %. Für die Begründung ist es von großer Wichtigkeit einige Daten über die Entwicklungsfähigkeit der zu berührenden Gegenden..., man muß den Herren im Landtage doch eine gewisse Rentabilität in Aussicht stellen, sonst steigen sie eben nicht hinein. —

Ich habe meinen Plan insofern geändert, daß ich es derzeit vermeide, mit K. über die Angelegenheit zu reden. Ich will auch den Schein vermeiden, als stücke irgend ein persönliches Interesse hinter meiner Intervention für ihr Etablissement. Demnach soll Schwegel zunächst über K., denn bei diesem, nicht beim Minister liegt tatsächlich die Entscheidung. Schw. soll voran, dann mache ich den Hauptangriff und zwar unmittelbar bevor ich den Bericht im Ausschusse vortrage. Gleichwohl gab ich T. den Rat, sich noch in diesen Tagen in der Generaldirektion zu melden. Jedenfalls soll er die Herren an die Existenz Ihres Etablissements und an deren gegründete Ansprüche erinnern.

Die Nachrichten über Gorjance haben mich sehr interessiert, wie ich ja die ganze Unternehmung und deren Gedeihen mit der lebhaftesten Sympathie verfolgte.

Šuklje m. p.

Kdor ima oči, mora uvideti, da je glavna briga takratnega poslanca Šukljeta bila posvečena podjetju veleposestnika in tovarnarja dr. Gorianyja, kajti v vseh treh pismih vleče se rdeča nit, to je tovarniško podjetje imenovanega na Gorjancih, za koje Šuklje gori, dočim se za koristi Belokrajine niti malo ne ogreva.

Ali je potem čuda, če je zgubil pri Belokranjcih vsako zaupanje, kajti oni so ga sodili po njegovih delih, ne pa po njegovih besedah.

Iz teh lastnoročnih pisem Šukljeta je posneti, da je v prvi vrsti skušal željam dr. Gorianyja na vse strani ustreči in se njemu za raznotero njegovo veliko obzirnost nasproti njegovi rodbini hvaležnega izkazati, kajti tako piše Šuklje sam in on mora položaj gotovo najbolje poznati.

Torej tako izgleda prvotno patriotično in resno delovanje Šukljeta za Belokrajino oziroma gosp. Gorianyja.

Ne vemo, če bo kdo izmed cenjenih naših čitateljev mogel trditi, da gori prijavljena tri pisma

Šukljeta o njegovi posebni ljubezni do ožje domovine t. j. Belokrajine pričajo; mislimo, da so le jasen dokaz za nasprotje te ljubezni.

Pa pustimo gosp. Šukljeta malo na stran in pogledjmo, kaj so naprednjaki po gori opisanih zborovanjih v Belokrajini dne 29. in 30. aprila leta 1903 v zadevi te večkrat imenovane železnice delali.

Po dolgotrajnem pismenem občevanju s Črnomaljci in Metličani, po večkratnem in temeljitim posvetovanju v železniškem ministrstvu, prepričal se je poslanec Plantan, da ni mogoče zahtev Črnomaljcev in Metličanov v soglasje spraviti, kajti prvo imenovani so pismeno njemu končno izjavili, da ako Metličanov za progo Uršno selo, Kumpmatel, Črnomelj-Metlika ne pridobijo, pričel bode črnomaljski okraj sam akcijo za zvezo s Kočevjem. Nagovarjali so Plantana, da se le za to progo poteza ali pa, da bi gg. poslanci z združenimi močmi skupno delovali.

S tem je stvar v stagnacijo prišla, kajti če se na eni strani Črnomaljci in Metličanje niso mogli zjediniti, se na drugi strani tudi poslanci niso mogli združiti, ker ni bilo skupnega cilja za tako akcijo danega in stvar je za nekaj časa skoro zaspala.

Končno je bilo posl. Plantanu v ministrstvu nasvetovano, da naj energično kot poslanec izgotoviti da take načrte, iz kojih bode razvidna najkrajša proga, ker ona bode našla iz trgovsko-prometnih in zlasti tudi iz strateških ozirov pritrditev ministrstva.

Vsled tega zaprosil je Plantan dne 16. aprila 1905. pri železniškem ministrstvu za predkoncesijo za trasovanje belokranjske železnice in predložil je skice za 4 varijante, kakor jih je bil inženjer dr. Mayreder 29. in 30. aprila 1903 v Črnomlju in Metliki popisal.

Ministrstvo izdalo je potem Plantanu predkoncesijo z dne 7. junija 1905, št. 19137 s pravico za pripravljalna dela za normalnotirno lokalno železnico od Rudolfovega ali Straže preko Uršnih sel, Semiško sedlo in Krupo v Metliko z odcepitvijo na Črnomelj, in sicer za dobo enega leta.

Komaj so častiti gospodje klerikalci o tej predkoncesiji zvedeli, počeli so besneti, kajti prehitel jih je bil preklicani naprednjak in počeli so ga po „Slovincu“ itd. kamenati, sramotiti in trudili so se na vse kriplje, to koncesijo kot brezpomembno razglasiti.

Očividna zavist na strani klerikalcev napotila jih je, da so ta neobhodno pri vsaki železnici

potrebni korak na najpodlejši način pobijali, dobro vedoč, da s tem ne škodujejo koncesionarju, temveč Belokranjcem samim največ. Mesto da bi se pridružili na skupno delo v prilog pridobitvi te železnice, katero so sicer vedno na jeziku nosili, pobijali so vsako akcijo, katero so naprednjaki započeli na najostudnejši način. Njihovo geslo je bilo, belokranjske železnice ne smejo naprednjaki priboriti, rajši preprečimo to železnico!

Tega načela so se tudi dosledno v kasnejši dobi držali, kar hočemo dokazati.

Posl. Plantan ni morda zase to predkoncesijo pridobiti hotel, moral je le radi tega v svojem imenu zanj prositi, ker Belokranjci skupnega komiteja sestaviti niso mogli.

Plantan pa je po treznem preudarku sestavil konzorcij, ki je dajal vse garancije za uspešno in resno delovanje v prilog končne rešitve belokranjskega železniškega vprašanja.

V njegov konzorcij vstopili so bili gg. dr. Tavčar kot poslanec dolenjskih mest; Josip Lenarčič, predsednik trgovske in obrtne zbornice; Ivan Hribar, župan ljubljanski in župani pl. Sladovič iz Rudolfovega, Puhek iz Črnomlja in Jutraž iz Metlike in ti so se konstituirali pod načelni-

štvom posl. Plantana. Sklenilo se je, da se konzorcij obrne na deželni zbor radi primernega prispevka za pokritje stroškov novega predprojekta, ki naj bi bil podlaga za revizijo trase.

Akoravno je bil že 1. 1901. minister Wittek tudi od strani ministrstva tak prispevek obljubil, akoravno je tudi vodja ministrstva sekc. načelnik Wrba tak prispevek posl. Plantanu oficijalno z dopisom z dne 17. novembra 1905 objubil, je dr. Šusteršič v deželnem zboru kranjskem na dotično, po županu Hribarju vloženo prošnjo konzorcija za enak prispevek iz deželnih, za to določenih sredstev, divjal kakor kak šnopsar in posledica je bila, da je ostala ta prošnja brezuspešna, kajti Šusteršič ni hotel ni vinarja iz deželnih sredstev dovoliti.

Kdo je bil torej kriv, da se je nadaljevanje pripravljanih del zadržalo? Nihče drugi, kakor Šusteršič in njegova klerikalna armada v deželnem zboru. Običajno je povsod, da dežela eno tretjino, ministrstvo drugo tretjino in interesentje zadnjo tretjino prispevajo za trasovanje in tudi v tem slučaju bi se tako lahko pokrili potom vračljivih predujemov stroški novega trasovanja.

Naprednemu konzorciju ni hotel dež. zbor pod poveljstvom Šusteršiča ničesar dovoliti, če-

ravno je Šuklje 1. 1895. Gorijanyju pisal, da bode on v deželnem zboru zahteval izdatno podporo v isti namen, in sicer 60—70 odstotkov in pristavil je, da računa na toliki prispevek.

Torej takrat je bil Šuklje pač drugega mnjenja, kakor sedaj.

Pa konzorcij bi ne bil radi tega ne ravno honetnega postopanja deželnega zbora nad izpeljavo trasovanja ob svojih lastnih stroških obupal, če ne bi bili ljubeznjivi izključno patentovani rešitelji Belokrajine, to so gospodi klerikalci sklenili še na drug način staremu naprednemu konzorciju kamenje pod noge nametati in mu vsako uspešno gibanje onemogočiti.

IV.

Ker so vrli naši klerikalci vedeli, da s svojimi lastnimi močmi ne ubijejo koncesije Plantanove in njegovega konzorcija za trasovanje normalnotirne belokranjske železnice, skovala sta bratca Šuklje - Šusteršič peklensko zlobni načrt, da prosita v imenu lastnega novega konzorcija, katerega sta čez noč med zasedanjem deželnega zbora sestavila, za novo predkoncesijo za trasovanje ravno iste proge, kakor je Plantan koncesijo že imel

z edino razliko, da se je njijina prošnja za progo do hrvaške meje pri Metliki glasila.

Seveda jo ta sklep iz čiste ljubezni do Belokrajine izviral, kajti Šuklje - Šusteršič ne poznata zavisti in brezmejnega osebnega sovraštva in politične strasti in žrtvujeta nesebično in rodoljubno delo za blagor domovine.

Akoravno je Šuklje dne 21. novembra 1905 županu Ivanu Hribarju pisal: „Občutek, da bi akcija dveh konzorcijev mogla škodovati podjetju, nikakor pa ne koristiti, je v meni krepkejši nego osebni pomisleki“, je vendar šel 8 dni kasneje z mirno vestjo in hladnokrvno na limance Šusteršiču in pomagal mu sestaviti konkurenčni konzorcij proti onemu naprednjakov in to samo radi tega, ker je Šusteršič izrecno zahteval, da mora Plantan Njegovemu Veličanstvu dr. Šusteršiču se ponižno podvreči in da mora Šusteršič vrhovni poveljnik novega konzorcija postati. Šuklje je skušal Lenarčiča in Hribarja iz Plantanovega konzorcija izvabiti in je obema pisal, da naj v Šusteršičev konzorcij vstopita.

Naravno, da je stari konzorcij Plantanov, ki je že imel svojo koncesijo v rokah, odklonil tako ošabno zahtevo Šusteršiča, naperjeno

na to, da pred vsem svetom poniža stari, iz samih naprednjakov obstoječi konzorcij in dokaže neomejeno gospodstvo Šusteršiča nad naprednim konzorcijem!

Stari konzorcij se ni mogel samega sebe osmešiti in se podvreči svojemu najhujšemu sovražniku, oholemu dr. Šusteršiču, ki je hotel vodstvo konzorcija s prozornim namenom v svoje roke dobiti, da bi se kasneje mogel bahati, Belokranjci zahvaliti se imajo le njemu za železnico, kajti on kot general konzorcija ga je izvojeval, njemu gre vsa slava in vsa hvala. To je bila edina in prava vodilna misel dr. Šusteršiču in Šuklje mu je zvesto pomagal pri izvršitvi teh častihlepnih namenov.

Konzorciju so pa na zunaj preskrbeli premeteni klerikalci poseben sijaj in zapletli so v svojo mrežo odličnega in nedolžnega magnata grofa Harracha, čigar blesteče ime in nepoznanje naših razmer so brezvestno izkoristili, in ga pred vsem slovenskim svetom v jako čudno luč postavili.

Ko je vodja železniškega ministrstva Wrba bil v parlamentu Plantanu povedal, da je Šusteršič za novo koncesijo prosil, šel je Plantan dne 7. decembra 1905 k grofu Harrachu in mu pred-

ložil na upogled svojo koncesijo z dne 13. junija 1905, iz katere je razvidno, da je Šusteršičev konzorcij pravi pravcati konkurenčni konzorcij za ravno isto progo.

Ko je grof Harrach to spoznal, je vzkliknil ves ogorčen in konsterniran: **ja was hat man sich mit mir da erlaubt, ich habe von allem dem ja nichts gewusst**, ich werde doch nicht einem Konkurrenzkonsortium angehören und mich an Ihren politischen krainischen Kämpfen beteiligen. Ich gehe zur Regierung (Ministerium) und **nehme meine Unterschrift zurück**. — Ich will Ihrem Lande nützen und habe mich nur aus dem Grunde zum Eintritte in das Konsortium herbeigelassen, da ich nicht gewußt habe, daß dasselbe eine Konkurrenz Ihrem Konsortium gegenüber bilden solle. Da thue ich aber nicht mit. — („ja, kaj so si pa z menoj dovolili, jaz nisem o vsem tem nič vedel, jaz vendar ne bodem član konkurenčnega konzorcija in se ne bodem udeležil vaših kranjskih političnih bojev. Jaz grem takoj k vladi (ministrstvu) in umaknem svoj podpis. Jaz želim koristiti vaši deželi in sem se samo zaradi tega za

vstop v konzorcij odločil, ker nisem vedel, da je ta konzorcij samo kot konkurenca nasproti vašemu konzorciju namenjen. Pri tem pa jaz nočem sodelovati.“)

To so bile poštenega človeka odkritosrčne resne besede in poslanec Plantan zapisal si jih je takoj po tem razgovoru z grofom Harrachom, ko se je vrnil na dom, da jih ne pozabi in se lahko vsak čas nanje sklicuje.

Grof Harrach je brez vsakega vplivanja ali prigovarjanja takoj spoznal, kako stališče mora on kot prijatelj Kranjske, kot poštenjak in veleugleden plemenitaš v tem slučaju zavzeti in dal je odkrito duška svojim čutilom.

Razburjenost grofa Harracha bila je velikkanska in priznal je izrecno, da je bil od Šusteršiča nenadoma napaden (überrumpelt), da se mu je pripravljena vloga za predkoncesijo kar na mizo v podpis predložila, da je tudi čital in da niti ne ve, kdo so posamezni člani novega konzorcija in da je dal le radi tega svoj podpis, ker se zelo zanima za belokranjsko železnico že 15 let in ker ni vedel, da je novi konzorcij le konkurenčno podjetje v politične namene.

Grof Harrach je bil globoko užaljen, ker so gg. Šusteršič et comp. njegovo zaupljivost in dobrohotno naklonjenost napram Kranjski na tak brezvesten način za svoje umazane politične nakeane izkoristili in ga v nasprotje z napredno stranko spravili, kajti ti gospodje so hoteli z blestečim imenom grofa Harracha ubiti Plantanovo koncesijo in njegov že davno konstituiran konzorcij. Hotel je radi tega takoj iz Šusteršičevega konzorcija izstopiti in svoj podpis na vlogi pri železniškem ministrstvu izbrisati in črtati.

Ker se je stari grof Plantanu naravnost v tem zanj sila neprijetnem položaju v srce smilil, kajti videlo se je, da je grof bil naravnost po Šusteršiču zapeljan in ujet za njegove osebne politične namene, kar je grofa očitvidno hudo bolelo, — je stavil Plantan v svrho pomirjenja grofa in v interesu Belokranjcev posredovalni nasvet, da naj grof ne prekliče svojega podpisa, ker bi mu tak korak bil gotovo skrajno neljub, — in da naj ostane predsednik, in da naj sestavi nov konzorcij iz obeh strank (to je iz naprednjakov in Šusteršičjancev), da bodejo po enakem številu v tem konzorciju pod njegovim (grofovim) vodstvom z združenimi močmi za pridobitev belokranjske železnice skupno delovali.

Grof Harrach je izrekel Plantanu toplo zahvalo za ta patriotičen predlog, ker mu je bil vesel dokaz, da napredna stranka iz poštenega rodoljubja v stran pušča vse osebne in politične pomisleke in nasprotstva in se stavi v službo koristi svoje domovine. Grof je rekel navdušeno: „Na ta način doživim jaz tudi zadoščenje, da se pod mojim vodstvom uresničijo moje najsrčnejše želje, da se Slovenci na Kranjskem zedinijo na skupno delovanje vsaj na gospodarskem polju, kar sem vedno in povsod naglašal in priporočal.“

Dalje je grof Harrach tudi še izrecno priznal prednost Plantanove koncesije in izjavil, da ostane na čelu konzorcija le tedaj, če se obe stranki zedinita na skupno akcijo.

Na vprašanje grofa, kdo da so člani Šusteršičevega konzorcija, mu je povedal Plantan dotična imena in tudi člane svojega konzorcija in je na daljno vprašanje, kdo naj bi od naprednjakov vstopil v konzorcij, ki se ima nanovo sestaviti, izjavil Plantan, da predlaga predsednika trgovske zbornice J. Lenarčiča, župana Hribarja in sebe. Grof Harrach si je ta imena zapisal in obljubil,

da bode v tem smislu delal in preosnoval Šusteršičev konzorcij in Plantan je izjavil, da je pripravljen svojo koncesijo takoj prepisati novemu skupnemu konzorciju. Grof Harrach je rekel opetovano, da izstopi sicer iz Šusteršičevega konzorcija, kajti on da hoče pomagati, ne pa razdirati in da je nesmiselno, če bi dva konzorcija istočasno, istodobno isto progo trasovala, ker bi to le stvari škodovalo in same komplikacije povzročati moralo.

Grof Harrach je obljubil, da bo takoj Šusteršiča v parlamentu poiskal in mu vse to povedal in od njega pojasnila zahteval. To je tudi storil in Šusteršič je moral sicer s težkim srcem Plantanu lastnoročno takoj pisati sledeče pismo:

Vaše blagorodje!

Jasni gospod grof Harrach mi je naročil, naj Vam sporočim, da se bode konzorcij v doglednem času posvetoval o Vaših predlogih.

Velespoštovanjem

dr. Ivan Šusteršič m. p.

Dunaj, 8. grudna 1905.

Toda odgovora ni bilo od jasnega gospoda grofa dolgo časa nobenega in spoznati je bilo, da je Šusteršič med tem časom na vse mogoče načine spletkaril proti naprednjakom in Plantanovemu konzorciju.

Kmalu za tem je grof Harrach poslancu pl. Vukoviću v tej zadevi izjavil: „da če takoj s posl. Šusteršičem govoriti in zahtevati, da Hribar in Lenarčič vstopita v oni odbor“ (konzorcij). Glede Plantana pa je grof rekel, da če i to lahko iti, ako Hribar kasneje stavi predlog, da bode Plantan kooptiran. Dne 13. dec. 1905 je videl Vuković zopet grofa Harracha in ta mu je izjavil, „da je govoril z dr. Šusteršičem in da mu je ta obljubil, da če stvar urediti po njegovi (to je grofovi) želji. Kadar se Šusteršič zopet v Beč vrne, ga bode grof H. vsekakor k sebi pozval in vprašal, jeli to zadevo uredil.“

Tako je posl. Vuković od grofa Harracha izvedel, da je res od Šusteršiča zahteval, da se po predlogu Plantana on, Lenarčič in Hribar v novo sestavljeni konzorcij združijo, kakor je bilo to med Plantanom in grofom dne 7. decembra dogovorjeno.

To poročilo je pisal posl. Vuković dne 13. decembra 1905 županu Hribarju.

Ravno tako je grof Harrach tudi županu Hribarju samemu osebno obljubil, da odloži predsedstvo, če se ne zedinita oba konzorcija pod njegovim vodstvom.

Vendar je prišlo drugače, kajti Šusteršič je grofa tako obdelal, da je nazadnje stari gospod bil ves zbegan in da je popolnoma pozabil, kar je bil Plantanu, pl. Vukoviću in Hribarju obljubil.

Na dvakratni poziv radi končne rešitve te zadeve, je pisal grof Harrach Plantanu dne 14. februarja 1906 pod št. 84:

„Rešuje Vaš dopis podvizam se Vas obvestiti, da je konzorcij vsled Vaših predlogov sklenil sprejeti gospoda župana Hribarja in gosp. Lenarčiča v konzorcij in sta oba gospoda na moj poziv tudi izjavila, da vstopita. O drugih Vaših predlogih mi ni nič znano.“

To so posledice Šusteršičevih spletk in grof Harrach je pozabil na to, da mu je Plantan v imenu svojega konzorcija predlagal, da vstopijo on, Hribar in Lenarčič v združeni konzorcij, pozabil, da je on Plantanu in Hribarju obljubil, da odloži predsedstvo, če se oba konzorcija ne združita in tudi na to pozabil, da je poslancu

pl. Vukoviću dvakrat zagotavljal, da je on naročil dr. Šusteršiču, da uredi to zadevo, da mu je ta tudi obečal, da če stvar urediti po njegovi, grofovi želji in pozabil, da je on (grof) Vukoviću povedal, da bode tudi stvar radi vstopa Plantana lahko izvedljiva.

Grof Harrach je postal v drugič žrtev najpodlejšega spletkarstva Šusteršičevega in temu naj se lepo zahvali, če je na Kranjskem njegovo čestito starodavno ime na dosedanjem blesku dobilo neke čudne lise, kajti ves svet more sklepati, da se je postavil v tem prav domačem kranjskem političnem boju končno popolnoma na stran dr. Šusteršiča in da ni niti izvršil združitve obeh konzorcijev, in da pa tudi ni odložil predsedstva Šusteršičevega konzorcija, kakor je to večkrat izrecno bil obljubil. Dejstvo je, da ni grof Harrach ne besede Plantanu pisal, ali in kaj se je o njegovem vstopu kaj govorilo in tudi ga ni obvestil, zakaj se ni on, kakor je bilo to že 7. decembra 1905 dogovorjeno, v konzorcij sprejel.

Odkrito priznamo, da nam je jako žal, da se je dal grof Harrach tako omamiti in zbegati, da je nazadnje pozabil, kaj je s Plantanom, Vukovićem in Hribarjem radi belokranjske želez-

nice govoril in kaj je radi Plantana in odnosnega izstopa iz konzorcija obljuboval.

Mi le konstatujemo brez komentara dejstvo, da je grof Harrach ostal v Šusteršičevem konzorciju predsednik tudi še potem, ko se je prepričal, da ne privolita Šusteršič in Šuklje, da bi načelnik prvega, t. j. naprednega konzorcija in lastnik prve predkoncesije, Plantan, vstopil v ta novi konzorcij pod vodstvom grofa in ko je bilo dognano, da se ne združita obadva konzorcija v en konzorcij pod njegovim predsedstvom.

Končno naj še naglašamo, da je bil poslanec Plantan prvi, ki je začel delovanje za priprave radi trasovanja belokranjske železnice, da je on že 10. junija 1901 v državnem zboru energično vlado opozarjal na neobhodno potrebo te železnice, da je on l. 1902 do 1906 v železniškem ministrstvu imel mnogo konferenc zlasti pri gosp. dvornem svetniku Webru, sekcijskem načelniku Wrbi in tudi ministru Witteku, da je imel razgovore z vojnim ministrom, s takratnim šefom generalnega štaba fcm. Beckom, podmaršalom Potiorekom in načelnikom železniškega oddelka polk. Loebloom in da so se vsi ti merodajni gospodje za belokranjsko železnico od Novega

mesta do Metlike in tudi do meje iz strateških ozirov izrekli ter obljubili, da hočejo akcijo za priboritev te železnice kar najodločnejše podpirati ter prav srčno želijo, da se ta skrajno potrebna in iz gospodarskih strateških ozirov velepomembna železnica čim preje zgradi in tudi do Dalmacije podaljša, kar se mora v kratkem času vsekakor zgoditi. — Če je torej začel Šuklje, član konkurenčnega konzorcija Šusteršičevega l. 1906. po vojnem ministrstvu strašiti, pobiral je tam le stopinje Plantana in Hribarja, kajti ona dva sta že davno prej v tej stvari zagotovila in izprosila si podporo od vojnega ministrstva in je bilo prav nepotrebno, da se je še Šuklje post festum začel v vojnem ministrstvu loviti. Gospodje so že davno bili svojo podporo prvemu konzorciju obljubili, ker so vsi o neobhodni potrebi te železniške zveze prepričani. Koraki Šukljeta še niso imeli prav nobenih posledic, ostalo je vse kakor je bilo.

Nepobitno dejstvo je pa in ostane, da je belokranjsko železnico poslanec Plantan dogovorno s svojimi volilci v Metliki in Črnomlju zopet na razgovor spravil v parlamentu, in v ministrstvih, in da je potem obširno dopisoval in poročal svojim volilcem v Belokrajini, da je dal

po želji in naročilu Metličanov izgotoviti potrebne narise in skice za železniško ministrstvo in da je on bil prvi, ki je izposloval predkoncesijo za napravo novega projekta normalnotirne železnice iz Novega mesta v Metliko in Črnomelj, dne 13. junija 1905 in da je on s tem končno zbudil klerikalno družbo okoli Šusteršiča in njega samega, ki se do takrat ni vsa leta prav nič za to železnico brigal. Zavist je bila gonilna moč na strani klerikalcev, kajti jezili so se kakor besni, ker so naprednjaki jih v boju za to železnico bili prehiteli.

To je jasno ko beli dan in tukaj ne pomaga nobeno zavijanje vseh klerikajnih časopisov in nobeno farbanje pohlevnih backov.

Skrajna predrznost je torej, če „Slovenec“ laže in trdi, da so klerikalci ves čas vztrajno in požrtvovalno delali za belokranjsko železnico in humbug najgrše vrste je, če trdi ta list, da se je edino klerikalcu Šusteršiču in Šukljetu zahvaliti, da se je belokranjska železnica vzprejela v nagodbeno poravnavo z Ogri. Tako znajo le še cigani lagati.

Vse kar so klerikalci v zadevi belokranjske železnice storili, bilo je na to naperjeno, da se paralizuje in pokvari to, kar so napredni poslanci

v tem pogledu storili ali započeli; klerikalci so brezsrčno vse le podirali in nikjer pomagali, da bi se opravičene želje in zahteve Belokranjcev uresničile.

Če ne bi bili naprednjaki akcije započeli, ne bi bili tudi klerikalci niti prsta ganili v prilog tej železnici. Tega dejstva ne more nihče utajiti, kdor trezno presoja vse, kar se je v tem pogledu zgodilo tekom zadnjih 6 let.

Da pa je neizbrisna blamaža na strani „Slovenca“, Šukljeta ter Šusteršiča, to svedočijo tudi razni časopisi, ki se norčujejo iz trditev „Slovenca“, kateri poje na vse mogoče načine njima slavo, akoravno dobro ve, da sta povsem nedolžna, če je srečen političen slučaj nanesel tako, da se je avstrijska vlada pri sklepanju nagodbenih dogovorov spomnila svoje dolžnosti in je zahtevala v interesu tostranske državne polovice zvezo Kranjske s Hrvaško in zvezo Dalmacije z državo iz političnih in strategičnih ozirov. Če je Šuklje po Hrvaškem in v Budapešti lovil slepe miši, nima to nobenega pomena za belokranjsko železnico, kajti Hrvatov vlada v Budapešti radi nagodbe ni prav nič vprašala in se oni tudi v nagodbena pogajanja niso nikdar vmešavali in Wekerle pa tudi ni potreboval učenih nasvetov

Šukljeta, ker on je imel le koristi onostranske državne polovice pred očmi in se ni brigal za to, kar bi nam in Belokrajini koristilo in pomagalo. Vsa ta potovanja Šukljeta po Hrvaškem in Madžarskem so bila nepotrebna in brezuspešna in so imela le namen „dobremu ljudstvu“ nekoliko peska v oči natresti, da ne more ono resnice od neresnice razločevati in da bi mislilo, da je res Šuklje tako mogočen politik, da je on madžarsko vlado prisilil, da se je za zvezo Hrvaške s Kranjsko in z Dalmacijo izrekla. Smešno je, če „Slovenec“ blede, da je Šusteršič že leta 1905., ko se je prošnja za prispevek k stroškom trasovanja v deželnem zboru po Hribarju vložila, že vedel, da ne bode treba trasovati, ker bo vlada sama to delo izvršila. To je popolnoma izmišljeno in v podkrepenje te svoje precizne trditve navajamo sledeče dejstvo:

Šusteršič in lepa družba vložili so 5. dec. 1905 prošnjo na železniško ministrstvo za podelitev nove koncesije za vsa pripravljalna dela in za trasovanje normalnotirne belokranjske železnice in sta zasnovala prej mnogobrojen konzorcij, kojemu sta na čelo postavila dobrosrčnega, pa povsem neinformovanega aristokrata grofa Harracha. — Sedaj pa vprašamo: Čemu sta Šusteršič-

Šuklje osnovala nov konzorcij, čemu sta mučila starega gospoda grofa radi vstopa v ta konzorcij in čemu sta vložila prošnjo za predkoncesijo za to železnico, če sta itak vedela, da bode država to delo sama na svoje stroške izvršila? Tu se vidi, da ima laž kratke noge, kajti če bi bila to vedela, potem bi ne bila vendar konzorcija sestavljala in povsod članov iskala in bi tudi za predkoncesijo ne bila prosila, ker bi to vse bilo popolnoma nepotrebno. To je za vsakega slepca dovolj jasno in ni potreba nobenega drugega dokaza več. Če sta pa vedela, da bo država to železnico gradila in vsa dela za priprave izvršila, potem sta na nesramen način člane svojega konzorcija in odličnega magnata grofa Harracha neusmiljeno za nos vodila in vso javnost goljufala. Eno ali drugo sta gotovo storila in da ni ne eno ne drugo lepo in pošteno, to mora vsak priznati.

Take so zasluge dr. Šusteršiča in Šukljeta za belokranjsko železnico. Da niso naprednjaki trasovanja na podlagi Plantanove koncesije iz leta 1905 in potem iz leta 1906 faktično izvršili, je pa lahko umevno; kajti klerikalci so že v deželnem zboru na jesen leta 1905 na nedvomen način

dokazali, da nočejo za trasovanje belokranjske železnice ničesar prispevati, da nočejo tudi akcije za to eminentno ne samo za Belokrajino temveč za vso deželo Kranjsko in za našo državo veljavne železnice podpirati, ker so se naprednjaki zanj zavzeli. S tem je bilo tudi vsako upanje na ugodno rešitev v deželnem zboru, kjer gospodujejo Nemci in klerikalci, popolnoma pokopano in naprednjaki so ustavili vsled brezvestnih in brezsrčnih spletk klerikalcev svoje zapričeto delo ter prepustili so vso odgovornost onim, ki so zabranili uspešen zvršetak te železniške akcije. To je zgodovinska resnica in kdor kaj drugega trdi, ta resnici v obraz bije.

Iz teh vrstic naj naši cenjeni čitatelji posnamejo, kako so klerikalci postopali v prilog belokranjski železnici in kakšne zasluge so si stekli za stvar.

Poročilo železniškega odseka

o zakonskem načrtu glede zgradbe normalnotirnih železnic iz Novega mesta preko Metlike do deželne meje v smeri proti Karlovcu s postransko progo v Črnomelj in iz Knina do deželne meje v smeri proti Pribudiću na državne stroške.

Poročal poslanec **Ivan Hribar**.

Med najbolj gorečimi željami Dalmacije je dobiti železniško zvezo, po kateri bi bila pritegnjena v železniško omrežje monarhije. Nad 40 let je stara ta želja ter so jo tako poslanci te kronovine v državnem zboru, kakor tudi v deželnem zboru in v drugih korporacijah opetovano naglašali. Naglašalo se je — in ne po krivici — da ima dalmatinsko prebivalstvo pravico, zahtevati od države, da nakloni tej mnogo let napol pozabljeni deželi več zanimanja ter da skrbi — v dobro razumevanem državnem interesu — za nje gospodarsko povzdigo.

Pri takih prilikah pa se je tudi izrekalo prepričanje, da se na vztrajno akcijo v napominanem zmislu ne more misliti dotlej, dokler nima Dalmacija primerno naloženega železniškega omrežja; posebno pa ne dotlej, dokler se ne spoji po železnici z ostalo monarhijo. Resničnost takih nazorov je prodrla že takrat, ko sta se projektirali in dogradili progi Šibenik-Prković in Spljet-Prković-Knin.

Te železniške proge so smatrali namreč za izid prometne politike, ki naj Dalmacijo v bližnji bodočnosti zveže z deželami za njo, kakor tudi z glavnimi prometnimi središči monarhije.

Nadaljevanje železnice od Knina je bilo nameravano v severni smeri v Novi. Vkljub vsemu prizadevanju interesovanih krogov in tudi vlade same se vendar ni posrečilo, ustvariti predpogoje za nadaljevanje železnice, ker se je vsak poiskus, podaljšati železnico Spljet-Knin, razbil ob trdovratnem odporu Ogrske.

In tako so morali Dalmatinci gledati, kako so bila vsa njihova prizadevanja glede železniškega vprašanja podobna Sisifovemu delu in kako so se njihovi mnogo let edini železnici v deželi — med ljudstvom krn-željeznica imenovani — odtegovali pogoji za povzdigo prometa in iz tega izvirajočega narodnega blagostanja.

Podobno je bilo tudi glede Belokrajne. Ta del vojvodine Kranjske je znan po svojih vinogradih, sadjereji in svinjereji, slovi po idiličnih pokrajinskih slikah, je bogat naravnih zakladov ter je za blagodat kulture kakor ustvarjen, vendar je bil dolgo časa od svetovnega prometa kakor odrezan. Posledica je bila, da je prebivalstvo, ki vsled prevelike oddaljenosti od svetovnih prometnih cest ni moglo primerno spraviti v denar vina, kmetijskih pridelkov in živine, popolnoma obubožalo. Ko se je k vsemu temu pridružila še trtna uš, ni preostalo obžalovanja vrednim prebivalcem teh krajev drugega, kakor prijeti za potno palico ter si iskati zaslužka daleč od domovine.

Ko se je nekaterim z domače grude pobeglim res posrečilo v inozemstvu dobiti dober zaslužek, nastalo je tisto mrzlično izseljevanje, ki je povzročilo, da so sedaj večinoma vsi belokranjski možje v Ameriki in da celo mladeniči, ki še niso zadostili vojaški dolžnosti, zapuščajo rodna tla.

Žarek upanja je zasijal stiskanim in napol-obupanim Belokranjcem. Ko se je namreč gradila dolenjska železnica, so se zanašali, da se bo proga Ljubljana - Grosuplje - Novo mesto - Straža kmalu podaljšala v Belokrajno do ondotnih glavnih pro-

metnih središč Metlike in Črnomlja. Spoznavši pa kako jih je upanje varalo, so morali znova zapasti apatiji.

Poklicani činitelji, posebno kranjski deželni zbor, pač niso opuščali prizadevanja, da napotijo vlado za podaljšanje dolenjskih železnic v Belokrajno. Toda vsa tozadevna prizadevanja so ostala brezuspešna. Celo za ozkotirno lokalno železnico, ki se je projektovala, da bi se prihranilo na gradbenih stroških, ni bilo mogoče pridobiti vlade. To je deloma umljivo, ako se upošteva, da bi po vseh preračunitbah dohodki iz lokalnega prometa ne pokrivali obratnih stroškov in primernega obrestovanja za založeni kapital.

Da bi se vendar kaj doseglo v tem oziru, so sprožili prizadeti krogi zvezo via Belokrajna s karlovsko-reško železnico v Karlovcu ali v Vrbovsku, oziroma v Ogulinu.

Toda tudi ta predlog ni našel odmeva v merodajnih krogih, da, v c. kr. železniškem ministrstvu so tako rešitev našega železniškega vprašanja zametavali zategadelj, ker so se bali, da bi se dolenjski tovorni promet odtegoval Trstu v prilog Reki. Čudno pa je, da se je tudi ogrska vlada trdovratno in odločno branila, privoliti v tako zvezo.

Tako je bila stvar do najnovejšega časa. Obe zvezi, tako glede dalmatinskih železnic v severni smeri kakor tudi belokranjske železnice do karlovske - reške železnice ste dobili odločno nasprotnico v ogrski vladi in kadarkoli je prišla avstrijska vlada pred ogrsko vlado z rešitvijo omenjenega — v narodno - gospodarskem kakor tudi v celokupno državnem oziru zelo važnega — železniškega vprašanja, stavila je ogrska vlada tako dalekosežne protizahteve, da se ni moglo doseči sporazumljenja.

Šele spretnemu operiranju avstrijske vlade in posebno c. kr. železniškega ministrstva povodom nagodbenih pogajanj se je zahvaliti, da je ogrska vlada po dolgem zoperstavljanju popustila in je, kakor se je to glede dalmatinske zveze zgodilo že poprej, dovolila v zvezo pri Karlovcu, pri čemer je prevzela obveznost, da zgradi približno 140 *km* dolgo progo od Pribudića v Tunj s stroški do najvišje vsote 100 milijonov. In tako je nastal predležeči zakonski načrt, ki naj ustavno zagotovi eno najvažnejših železnic naše monarhije.

Tisti del nove proge, ki jo gradi Avstrija, se zgradi na državne stroške. To pomeni za interesente belokranjske proge veliko prednost, ki se lahko primerja z državno akcijo za povzdigo

ljudskega blagostanja v črnomeljskem političnem okraju.

Kar se tiče Dalmacije, smatrati je železnico Knin - Pribudić za tiste odredbe, ki jih je napovedala vlada za narodno gospodarsko povzdigo Dalmacije. Ako tiči v železniški progi Ljubljana - Karlovec - Tunj - Knin tudi pretežno celodržavni pomen, je vendarle gotovo, da bo direktna železniška zveza Dalmacije z Dunajem in zapadno Evropo prinesla deželi nepodcenljive gospodarske koristi.

Kar se predvsem tiče osebnega prometa, se bo najbrž kmalu precej živahno razvil. Sicer se ugovarja, da bo osebni promet mednarodnega potujočega občinstva, ki pač pride poglavitno v poštev, šel slej kot prej po morju. To je lahko res, kolikor se tiče v dosedanji meri potujočega občinstva; toda gotovo je tudi, da bo nova železniška zveza ustvarila nov promet, ki se bo tembolj pomikal na novi železniški progi, ker so naše parobrodne zveze z Dalmacijo žalibog — toda ne brez sokrivde vlade — take, da ne zmorejo večjega in intenzivnejšega osebnega prometa.

Toda celo v slučaju, ako se izboljšajo razmere v parobrodstvu, kar bi bilo zelo želeto, bi se pomnožil, kolikor se da preudariti, osebni

promet po novi železniški progi, ker bi se mednarodno potujoče občinstvo veliko bolj obračalo v Dalmacijo in bi se večina potnikov posluževala železnice že radi Plitvičkih jezer, ki imajo še sijajno bodočnost.

Redni dnevni promet bo tudi povzročil, da bo mnogo potnikov raje potovalo v Dalmacijo z železnico nego s parnikom.

Končno pa se ne sme prezreti da bo možno, čim se uvede brzovozni promet, veliko preje priti z Dunaja v Split preko Ljubljane z železnico, kakor po morju. Ako vzamemo za temelj daljavo

Dunaj - Amstetten	125 <i>km</i>
Amstetten - Št. Vid	307 „
Št. Vid - Jesenice	69 „
Jesenice - Ljubljana	64 „
Ljubljana - Novo mesto	76 „
Novo mesto - Brod	56 „
Brod - Karlovec	30 „
Karlovec - Tunj	35 „
Tunj - Pribudić	140 „
Pribudić - Knin	19 „
Knin - Split	132 „
skupaj torej	<u>1053 <i>km</i></u>

in hitrost brzovlakov 48 *km* na uro, bodo potniki z Dunaja lahko z železnico prišli v Split v

20 urah, dočim se rabi tjakaj po morju preko Trsta 28, preko Reke pa 25 ur.

Potemtakem že z ozirom na navedene razloge ni smeti podcenjevati osebnega prometa po novih železniških progah. Znano in splošno priznано dejstvo pa je tudi, da nove železnice tako-rekoč pričarajo osebni promet in da dajejo baš železnice same vedno nove impulze za potovanje. To dokazujejo nepobitno številke o osebnem prometu na dolenski železnici. Pri tem ne pride v poštev leto 1893., v katerem se je železnica otvorila. Izkazi o osebnem prometu izkazujejo te številke :

leta 1894.	310.972
„ 1895.	340.311
„ 1896.	314.262
„ 1897.	329.557
„ 1898.	333.474
„ 1999.	343.391
„ 1900.	350.422
„ 1901.	376.810
„ 1902.	382.867
„ 1903.	378.204
„ 1904.	386.725
„ 1905.	389.151
„ 1906.	405.710

Umljivo je, da se bodo ti računi, kar se tiče osebnega prometa, zlasti pa mednarodnega potujočega občinstva, izpolnili samo tedaj, ako bo c. kr. železniško ministrstvo posvetilo potrebno pozornost temu prometu. Zato je povsem potrebno, da se obe projektirani progi zgradite tako, da bo na njih mogoč brzovozni promet.

Takisto je tudi neizogibno, da se sklene natančen dogovor z ogrsko vlado glede prog Brod-Karlovec in Tunj-Pribudić, ki jih ima ona zgraditi, kakor tudi glede zakonitega jamstva za zgradbo in glede ureditve železnice. Obenem bo treba c. kr. železniškemu ministrstvu že sedaj skrbeti za to, da se bosta progi Ljubljana - Novo mesto in Ljubljana - Jesenice tako preustrojili, da bosta sposobni za brzovozni promet. Končno pa se je že sedaj treba dogovoriti z ogrsko vlado glede direktnega voznega prometa med Dunajem in Splitom.

Pri tem je treba še opozoriti na to, da je v svrhu podviga tujskega prometa, ki ga je smatrati za Dalmacijo kot najvažnejši vir narodnega blagostanja, nujna potreba, da se zgradi železnica ob vsi dalmatinski obali in da se obenem še zida primerno število hotelov. Želeti bi bilo, da bi vlada posvečala primerno pozornost tudi hotelstvu v Dalmaciji.

Kar se blagovnega prometa tiče, je razvidno, da se po tej progi ne bo prevažalo blago en masse, kakor vino in olje, ker za tako blago transport po morju pride vsekakor cenejši; toda blago, ki je časovno vezano — za to je transport po morju prenezanestljiv — se bo vsekakor prevažalo po železnici.

Treba je torej skrbeti, da se dobi takšno tovarno blago. V to svrho je treba, da vlada deluje na intenzivno kulturo zgodnje zelenjadi, raznih cvetlic, zlasti pa rož, za kar je posebno prikladno podnebje Boke kotorske. Ta cilj bo najložje doseči, ako se ustanove vzorni vrtovi in druge preskuševalne naprave in ako se dovoli posebne subvencije in premije. Saj je vendar sramotno, da se dovaža zgodnja zelenjad iz Bara v Italiji celo v Dubrovnik, ki ima milejše podnebje kakor Neapolj.

Sicer pa velja tudi glede razvoja blagovnega prometa isto, kar se je navedlo o osebnem prometu. Poučni v tem oziru so uspehi dolenskih železnic, ki jih je posneti iz tehle izkazov:

Blagovni promet dolenskih železnic:

Leto	Transportirano blago v tonah
1893	30.249
1894	144.642

1895	169.409
1896	184.390
1897	198.935
1898	191.787
1899	217.349
1900	228.026
1901	232.492
1902	225.849
1903	222.856
1904	227.844
1905	221.186
1906	246.146

Blagovni promet na dalmatinskih železnicah:

Leto Transportirano blago v tonah

1890	42.195
1891	52.627
1892	53.664
1893	55.397
1894	63.379
1895	57.556
1896	60.765
1897	68.138
1898	108.495
1899	118.315
1900	143.350

1901	139.344
1902	132.420
1903	171.335
1904	196.865
1905	199.106
1906	263.035

Iz navedenih številk sledi, da se je blagovni promet na dolenskih železnicah od leta 1894. do 1906. torej v teku 13 let — skoraj podvojil, dočim se je na progah Split-Knin in Perković-Šibenik od leta 1890., torej v 17. letih, skoraj posedmeril. Po teh zgledih soditi — in slične je dobiti skoraj po vseh železnicah — je torej smatrati, da bodo tudi železnice, o katerih se razpravlja, ugodno vplivale na razvoj blagovnega prometa.

Ker se tiče specijalno zakonskega načrta, se mora poudariti, da so se stroški v znesku 11,400.000 kron za progo Knin-Pribudić dognali na podlagi generalnega projekta in proračuna. Dela trasiranja so bila namreč določena proti koncu preteklega leta, ker je ogrska vlada lansko leto — čeprav le pod gotovimi pogoji — pritrdila zvezi dalmatinskih železnic z liško železnico in projekt je bil dovršen tekom letošnjega leta.

Kar se tiče belokranjske železnice, je položaj drugačen. Ogrska vlada je glede te železnice bila

vedno proti zvezi s progo Karlovec-Reka in je hotela še lansko leto dovoliti zvezo z Dalmacijo le pod pogojem, da se resignira na zvezo pri Karlovcu. Šele med nagodbenimi pogajanjem se je vdala tudi v tem vprašanju železniške zveze. Zato se še niso za to progo izdelali nobeni generalni projekti in proračuni stroškov in so stroški v znesku 18,400.000 K računani samo približno. Z ozirom na to, da železnica ne gre po nobenem pretežavnem terenu in da je za kilometer — po odbitku zneska 8000 K za nabavo voznega parka — na razpolago 267.000 K, je smatrati, da se bo shajalo z zneskom, ki je vzet v zakonski načrt.

Ko priporoča železniški odsek predležeči zakonski načrt, da se prejme nespremenjen, je mnenja, da naj sproži še nekaj drugih načrtov.

Ti so:

1. Mesto Kočevje želi zveze z novo belokranjsko železnico pri Črnomlju. Železniški odsek je tej želji ustregel in bo predlagal primerno resolucijo.

Ako bi pa železniškemu ministrstvu iz tehničnih vzrokov ne bilo mogoče, upoštevati želje, izražene v resoluciji, priporoča železniški odsek železniškemu ministrstvu resolucijo, ki jo naj odstopi

notranjemu ministrstvu in ki se tiče podržavljenja sedanje deželne ceste Ljubljana - Ribnica - Kočevje-Črnomelj - Vinica.

2. Z zvezo dolenjske železnice z ogrskimi državnimi železnicami v Karlovcu in s tem posredno z dalmatinsko železnico se zviša pomen zgraditve projektirane proge Kamnik - Polzela, s katero bi se zgradila direktna zveza med Ljubljano in Zeltwegom. Revizija trase te proge je bila od 18. do 20. novembra t. l. in želeti je, da začne vlada resno misliti na to, da se zakonito zagotovi ta železnica.

3. Ravno tako se zviša pomen zveze Ljubljana čez Vrhniko in Hotedršico s kako postajo nove alpske železnice in želeti je, da obrača vlada tudi tej zadevi potrebno pozornost.

Končno predlaga železniški odsek:

„Visoka zbornica skleni:

I. Predležečemu zakonskemu načrtu se podeli ustavna pritrditev.

II. Sprejmeta se sledeči resoluciji:

1. Vladi se priporoča, da resno premišljuje o železniški zvezi od Kočevja v Črnomelj.

2. Vlada se pozivlja, da istočasno z zgostovitvijo zgradbe dolenjskih železnic do deželne

meje podržavi sedanjo deželo cesto Ljubljana - Ribnica - Kočevje - Črnomelj - Vinica - deželna meja.“

Na Dunaju, 2. decembra 1907.

Dr. Sylvester,
načelnik.

Ivan Hribar,
poročevalec.

* * *

Pri tem poročilu je predložil referent tale zakonski načrt:

Zakon

z dne glede gradnje normalnotirne železnice od Novega mesta skozi Metliko do deželne meje v smeri proti Karlovcu z odcepljenjem proti Črnomlju in od Knina na deželno mejo v smeri proti Pribudiču na državne stroške.

S pritrditvijo obeh zbornic državnega zbora smatram za potrebno, da odredim sledeče:

Člen I.

Vlada se pooblašča, da zgradi na državne stroške normalnotirne lokomotivne železnice:

a) od Novega mesta skozi Metliko na deželno mejo v smeri proti Karlovcu z odcepitvijo proti Črnomlju in

b) od Knina na deželno mejo v smeri proti Pribudiću s proračunanimi skupnimi stroški v znesku 18,400.000 K za prvo in 11,400.000 K za drugo železnico, kateri stroški imajo veljati kot maksimalni doneski.

Člen II.

Železniške proge, ki so predmet tega zakona, se imajo upravljati od državne uprave v lastni režiji.

Glede njih spoja na meji se je zediniti s kraljevo ogrsko vlado in se vlada pooblašča, da enako uredi sporazumno tudi obratna in prometna vprašanja, ki stoje s tem v zvezi.

Člen III.

Za pokritje potrebščine, določene v členu I. v najvišjem znesku 29,800.000 K se vlada pooblašča, da izda obligacije rente, ustanovljene z zakonom z dne 2. avg. 1892. drž. zakonik št. 131, v onem znesku, ki je potreben v dobitov imenovane vsote.

Člen IV.

Glede železnic, ki se imajo zgraditi po členu I., se podeluje oprostitev kolekov in pristojbin za vse pogodbe, vloge in listine v svrhu

gradnje in instruiranja omenjenih železniških prog, kakor tudi oprostitev prenosnih pristojbin, ki narastejo pri odkupu zemljišč.

Člen V.

Izvršitev tega zakona, ki stopi v veljavo z dnem razglasitve, se poveri Mojemu železniškemu ministru in Mojemu finančnemu ministru.

Poročilo

poslanca Ivana Hribarja v seji poslanske zbornice dne 17. decembra 1907. leta o belokranjsko-dalmatinski železnici.

Visoka zbornica! Med govorom drugega predgovornika častitega gosp. tovariša Neumanna, je bilo v tej zbornici jako živahno. Drugi del njegovega govora bi smatral kot vesel dogodljaj, zakaj vzlic mnogim medklicem, ki jih je bilo slišati, se je končalo vse v prijaznosti in ni nič motilo te visoke zbornice.

Zdi se mi pa potrebno, čestiti gospodje, poudarjati glede razpravljane zadeve, da so tako gospod predgovornik, ki sem ga imenoval in čigar govor je bil jasen in se je odlikoval po redkem strokovnem znanju, kakor tudi drugi gospodje govorniki, razpravljali strogo stvarno.

Ker je že precej pozno, bode, čestiti gospodje, pač uvideli, zakaj ne bom Vaše potrpežljivosti preveč izkoriščal in bom le na kratko odgovarjal na nekatere opazke čestitih gospodov predgovornikov.

Prvi gospod tovariš, ki je posegel v debato, je bil moj ožji tovariš, čestiti dalmatinski poslanec dr. Dulibić. (Ropot. Prezident pozvoni: Prosim miru, gospodje!)

Razumem čuvstva, ki ga navdajajo in razumem tudi ton, v katerem je govoril. Predvsem je opozarjal — kar je železniški odsek v svojem tiskanem poročilu sam naglašal — da je vlada doslej vse premalo storila za kraljevino Dalmacijo in da je naposled že čas, da vlada to sprevidi in se loti resnega dela za povzdigo te dežele.

Čestiti gosp. poslanec dr. Dulibić je mnenja, da vlada z železnico, o kateri danes razpravljamo, ni naredila Dalmaciji nikakega darila. Rekel bi skoraj, da je govoril tako, kakor bi hotel dejati: Timeo Danaos et dona ferentes. Opozarjal je namreč na to, da s to železnico ni izkazana nobena dobrota, nego samo popravljena stara krivica.

Deloma je to res. Opozarjal bi pa na to, da so si sedanja vlada, zlasti ekscelenca gospod železniški minister in pogajalci, ki so dognali v Pešti pogodbo z ogrsko vlado zastran belokranjske in dalmatinske železnice, pridobili velikih zaslug za končno zagotovitev dalmatinske železnice.

Ne sme se pregledati, da se je ogrska vlada vedno bojevala zoper tako železniško zvezo

in da je bilo v interesu Avstrije, porabiti pravi trenotek, da se končno doseže ta železniška zveza.

Resnica je, da je ta železniška zveza v občem državnem interesu in zlasti strateškega pomena, neprerekljivo pa je tudi to, da je ta železnica največje važnosti za narodnogospodarsko povzdigo Dalmacije in sosednih dežel in da je tudi jako velikega pomena za Hrvaško in za Kranjsko.

Vladi se je posrečilo — poudarjam novič zaslugo železniškega ministra — premagati nasprotovanja ogrske vlade in naj se stvar sodi že kakorkoli, tega ni prezreti.

Tudi se je poudarjalo, da bi bila proga Novi-Knin — moj častiti gospod tovariš Dulibić je to naravnost trdil — za Dalmacijo veliko večje važnosti, kakor sedaj projektirana proga Knin-Pribudić-Ogulin ali Tounj-Novovo mesto čez Ljubljano na Dunaj.

Gospoda moja! Nazori v tej stvari so pač različni in jaz Vam moram priznati, da nisem mnenja svojega častitega tovariša dr. Dulibića. Jaz stojim namreč na stališču avstrijskega državnega poslanca in moram vprašanje o tej železniški zvezi presojati z avstrijskega stališča.

Gosp. moja! Zveza Knin-Novovo bi pred vsem koristila Ogrski, in sicer prometu na Budimpešto.

Gospodje Madžari se že trudijo, da bi ves promet obrnili na Budimpešto, na mesto, ki je smatrajo za os ogrskega globusa. Vsled tega meri tudi vsa njih prometna politika na to, Hrvatè gospodarski popolnoma potlačiti. Če bi se gradila železnica iz Knina na Novi, bilo bi ustvarjeno novo sredstvo za to gospodarsko potlačenje hrvaškega naroda.

Seveda, Knin ni bil bližje pomaknjen Zagrebu. Toda proga, ki se jo hoče zdaj graditi, bo tekla čez Liko, ki bi sicer ostala brez železniške zveze, bo tekla čez Kranjsko in bo zbližala dva krvnosorodna naroda, kar se je danes tu že naglašalo, ter ustvari zvezo z Zagrebom in z Dunajem.

Jasno je, da bo železnica, ki pojde direktno iz Spleta do Dunaja, imela vsekakor večji promet — tako blagovni kot osebni promet — kakor železnica, ki bi v prvi vrsti gravitirala v Budimpešto. Iz tega priprostega vzroka sem mnenja, da je ta železniška zveza tako z občedržavnega kakor z dalmatinskega interesnega stališča veliko važnejša, kakor bi to bila železnica Knin - Novi.

Tudi se ne sme prezreti, da si prebivalstvo Like in Krbave že dolgo želi železniške zveze in da se je že opetovano s peticijami obrnilo na ogrsko vlado, naj tako železniško zvezo zgradi.

Posrečilo se je v času bratovske ljubezni, ki je nastala med Hrvati in Madžari po takozvani reški resoluciji, da je ogrska vlada končno obljubila hrvatskim poslancem, zgraditi liško železnico in meni se zdi, da je bila prav lepa in jako važna taktiška poteza avstrijske vlade, da je porabila to priliko in vse storila, da izvojuje realiziranje železniške zveze, ki je s predležčim zakonom zagotovljena.

Čestiti gospod poslanec dr. Dulibić je izrazil dvome, da se taka železnica zgradi. Njegovo mnenje je, da, ker ogrska vlada še ni predložila takega zakonskega načrta, kakor je danes tu na razpravi, zato je dvomiti, če se bo gradila železnica skozi Liko, dočim bodeta pri nas dograjeni obe železnici. Nadaljni dvom čestitega gospoda poslanca dr. Dulibića je ta, da bo ta železnica morda tako zgrajena, da ne bo mogoč obrat z brzovlaki. Iz predloge je razvidno, da bodeta tako belokranjska kakor dalmatinska železnica zgrajeni za obrat z brzovlaki. Samo ob sebi je umljivo, da bi bilo največje škode in da bi nastale težke gospodarske posledice, če bi se liška železnica ne zgradila za obrat z brzovlaki. Z ozirom na izjave, ki jih je podal ekselencia gospod železniški minister v železniškem odseku, pa sem

popolnoma prepričan in sodim, da smem to izjaviti tudi v imenu železniškega odseka, da je ta bojazen tovariša Dulibića popolnoma neutemeljena.

Pred vsem je že na to opozarjati, da bo morala ogrska vlada, ki bo v liško železnico investirala glavnico sto milijonov kron, skrbeti za to, da se ji ta glavnica obrestuje in da bo mogoča amortizacija te glavnice. V njenem lastnem interesu je torej, zgraditi železnico skozi Liko tako, da bo mogla biti kos polnemu prometu, ki ji ga bodeta dovažali belokranjska in dalmatinska železnica. Ni se torej čisto nič bati, da bi se železnica ne zgradila prav.

A tudi, če bi tega ne bilo, imamo drugo zagotovilo, da so se pooblaščenci ogrske vlade izrekli pripravljene, zgraditi železnico v tem zmislu. Strah, da se železnica sploh ne zgradi, je po moji sodbi že zaradi tega ničev, ker mora biti in je tudi Madžarom silno mnogo na tem, da dobe izpopolnitev železnice Košice-Bohumín.

Izhajajoč s tega stališča so šele dovolili zgradbo in zvezo dalmatinske železnice pri Pribudiću in zvezo belokranjske železnice pri Brodu.

Iz tega naj visoka zbornica razvidi, kako veliko važnost pripisuje ogrska vlada izpopolnitvi železnice Košice-Bohumín. To upošteva je smo

lahko prepričani, da bo ogrska vlada zaradi dosege te izpopolnitve, za katero se Madžari trudijo že desetletja, gradila železnico skozi Liko, ker je to smatrati kot junktim.

Dalje meni tovariš Dulibić, da se še ni doseglo porazumljenje, kje se bodo železnice vezale. Točke, kjer se bodo železnice zvezale, so natančno dogovorjene in določene. Dalmatinska železnica je namreč že projektirana in pelje po projektu do deželne meje v smeri na Pribudić, dočim se bo, kakor je rečeno v vladnem poročilu, projektirala belokranjska železnica čez Metliko na Brod. Zvezne točke ne morejo vsled tega biti drugje, kakor tam na hrvaški meji proti Pribudiću in od Broda do Karlovca. Tudi v tem oziru je vsaka bojazen popolnoma neutemeljena.

Brez ovinkov priznam, da Dalmacija še ne more biti zadovoljna z železnico Splet-Knin-Pribudić in tudi ne bo; brez ovinkov priznam, kar so tekom razprave omenili različni gg. govorniki, da se mora zgraditi železnica Bugojno-Aržano, če naj se povzdigne Dalmacija in če se hoče skrbeti za krasno ležeče mesto Splet. Jaz tudi mislim, da sem v nasprotju z dvomi čestitega gospoda tovariša dr. Sylvestra toliko informiran,

da morem izjaviti, da misli c. kr. železniško ministrstvo z največjo resnostjo na zgradbo proge Aržano-Bugojno in se trudi, to zgradbo tudi doseči. Pritrjevanje ekscelence gospoda železnikega ministra mi to potrjuje in obveščam o tem z zadovoljstvom visoko zbornico.

Čestiti gospod poslanec dr. Šusteršič je sprožil nekaj misli, ki se tičejo deloma izpopolnitve južnega železnikega omrežja monarhije, deloma pa tudi drugih stvari, kar bom pozneje pojasnil, ko dobim od predsedstva dotične predloge in resolucije.

Gospod dr. Šusteršič je opozarjal, da moramo delati pametno jadransko in balkansko politiko in je rabil izraz, da leži naša bodočnost na Jadranskem morju in na Balkanu. Popolnoma se strinjam s tem, da je naša bodočnost na Jadranskem morju in opozarjam na opomnje g. dr. Dulibića, da si je avstrijska vlada nakopala veliko krivdo, ko je avstrijsko trgovsko brodarstvo pustila propasti. Namestu, da bi bila pravočasno skrbela, kakor se je to zgodilo v drugih državah, da bi se po uvedbi parnikov na vijak povzdignile parobrodne družbe in zgradili parniki za trgovino z inozemstvom, je čakala, in tako smo postali, dasi imamo lepo Adrijo, ki pomeni za

nas izhod v širni svet, eden zadnjih narodov v prekomorskem tekmovalstvu.

Prava avstrijska politika bi bila to že davno pojmla, bi bila spopolnila lepe naravne pristane in bi bila zlasti skrbela za parobrodno zvezo med Dalmacijo in med državo.

Ali, gospoda moja, kaj vidimo celo v naj-novejšem času. Gre se za nekaj jako važnega, za novo parobrodno zvezo z Dalmacijo, in če pomislite, kako se je ta stvar pojmla v trgovin-skem ministrstvu, potem se ne smete čuditi, da v takih razmerah in dokler se te ne premene, ni mi-sliti na pametno jadransko politiko od strani Avstrije.

Istotako, gospoda moja, je z balkansko po-litiko. Če hočemo delati pametno balkansko po-litiko, opozarjam tu na opombo g. predgovornika dr. Sylvestra, ki je menil, da je naša zunanja politika premalo impulzivna — je pred vsem po-trebno, da balkanske narode umejemo in znamo uvaževati njih posebnosti. (Živahno pritrdjevanje.) Če ne bomo tega storili, izgubimo simpatije teh narodov in če smo izgubili simpatije, nam vse drugo nič ne pomaga. (Dr. Korošec: Izgubili smo jih že!)

Reklo se je, da smo te simpatije že izgubili. To je resnica. A še je čas, si te simpatije novič

pridobiti. Treba je odslej — in ura je že dvanajsta — delati tako politiko, s katero si je mogoče simpatije novič pridobiti. (Pritrjevanje.)

Kar se tiče očitanja, da je naša zunanja politika premalo impulzivna, pritrjujem popolnoma čestitemu gospodu tovarišu dr. Sylvestru. Zlasti smo bili premalo impulzivni tedaj, ko je šlo za to, da bi Avstrija začela tekmovati z drugimi trgovinskimi narodi. Vsled tega smo zaostali; dasi bi mogli imeti lepo trgovino, ker je naša industrija precej razvita, ostajamo skoro na zadnjem mestu, ostaja naša velika država daleč za mnogimi manjšimi državami, ki imajo veliko večji prekomorski eksport kakor mi. Tudi v tem oziru je zadnji čas, da postane drugače. (Nemir. Predsednik zvoní.)

Sedaj še nekaj besed o Dalmaciji sami.

Že tiskano poročilo železniškega odseka opozarja na to, da je mogoče, Dalmacijo povzdigniti. (Nemir. Konec!)

Gospoda moja! Vem, da Vam je vsled utrujenosti in zaradi pozne ure neprijetno, ostati še dlje tu. A ne morem drugače, kakor da izpregovorim nekaj besed o Dalmaciji, ker je stvar velike važnosti.

Gospoda moja! Tiskano poročilo železniskega odseka opozarja, da se more Dalmacija le tedaj gospodarski povzdigniti, če se zgradi železnica tudi ob obrežju. Zato poudarjam, da bo morala avstrijska vlada, ki si je napravila ta program, v najbližjem času začeti z zgradbo železnic Zadar - Knin, Mostine - Bribirsko - Šibenik in Splet - Metković, če neče, da bo ta lepa dežela ostala tako zanemarjena, kakor je sedaj.

V Dalmaciji, gospoda moja, se dajo zakladi izkopati, a razumeti je treba, kako jih dvigniti in na vladi je, da to razumevanja posvedoči

S temi besedami, gospoda moja, končam in nasvetujem sprejetje zakona. (Živahno odobravanje in ploskanje.)



D. (25.4.35.)

NARODNA IN UNIVERZITETNA
KNJIŽNICA



00000510581

